
BALANCE
DE GESTIÓN INTEGRAL
AÑO 2003

DIRECCIÓN DE PLANEAMIENTO

SANTIAGO DE CHILE

Indice

Carta del Jefe de Servicio	2
Identificación de la Institución	3
Leyes y Normativas que rigen el funcionamiento de la Institución	
Organigrama y ubicación en la estructura del Ministerio	
Principales autoridades	
Definiciones Estratégicas	
Recursos Humanos	
Recursos Financieros	
Resultados de la Gestión	10
Cuenta Pública de los resultados	
Cumplimiento de los Compromisos Institucionales	
Avances en Materias de Gestión	
Proyectos de Ley	
Desafíos 2004	28
Anexos	29
Programación Gubernamental	
Cumplimiento Programa de Mejoramiento de la Gestión 2003	
Iniciativas de Inversión	
Indicadores de Gestión de Recursos Humanos	

1. Carta del Jefe de Servicio

La Dirección de Planeamiento, en el marco del proceso de modernización del Estado, las instrucciones y orientaciones emanadas tanto del Gobierno como del propio Ministerio, en estos últimos años ha venido desplegando un conjunto de esfuerzos en pos de incorporar herramientas e instrumentos de gestión bajo una plataforma informática que amplíen los servicios que esta Dirección entrega y de disponer de información en línea de mayor calidad y cantidad.

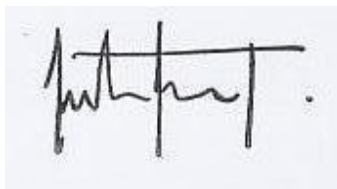
Es así, como en la actualidad se cuenta con un sistema de información especialmente construido llamado Sistema Exploratorio, que permite la selección y priorización de la cartera de proyectos del Ministerio. El año 2003 se contó con información actualizada y disponible a todos los actores del proceso, destacándose la participación de autoridades regionales (intendentes, integrantes del gobierno regional, secretarios regionales ministeriales) en el proceso de selección y priorización de la cartera de proyectos que se postuló al presupuesto 2004. La puesta en marcha de este sistema de información, facilitó además la presentación del anteproyecto de ley de presupuesto al Ministerio de Hacienda, ya que en lo que se refiere a los subtítulos 30 y 31 se generó mediante reportes del sistema y se cargó de manera automatizada al sistema de información presupuestaria de la DIPRES.

El citado sistema, se transformó además en fuente oficial de la información de proyectos del MOP, siendo utilizado además en la difusión de proyectos, etapas y contratos en conjunto con el SAFI, a través de una ficha de proyectos disponible en la dirección de intranet www.sig.moptt.cl. Se avanzó también en la vinculación de las etapas seleccionadas y priorizadas en el proceso exploratorio con los contratos que se licitan.

Así también, la Dirección de Planeamiento tiene en operación el Sistema de Administración Financiero (SAFI), consolidado como la fuente de información administrativa y financiera de contratos del Ministerio, el cual administra datos y proyecciones de pagos, su relación con el presupuesto anual y los límites máximos de compromisos para los años siguientes. Esta información está en línea para todos los Servicios del Ministerio a nivel nacional.

Por otra parte, se han implementado controles y reportes para un mejor seguimiento de la inversión, con el apoyo de la información ingresada en el Sistema. Entre éstos se pueden mencionar el reporte de contratos (reporte Hacienda), que resume la información administrativa y financiera de los contratos por asignación presupuestaria en lo referente a los Subtítulos 30 y 31 y el control de licitaciones que tiene por finalidad analizar la pertinencia de llamar a licitación un contrato en términos de los fondos a comprometer por éste y de que su ejecución diga relación con lo que se proyecta.

Ambos Sistemas Exploratorio y SAFI han sido definidos oficialmente como el Sistema Integrado de Proyectos del Ministerio.



Guillermo Guerrero Trincado
Director Nacional de Planeamiento

2. Identificación de la Institución

- Leyes y Normativas que rigen el Funcionamiento de la Institución
- Organigrama y Ubicación en la Estructura del Ministerio
- Principales Autoridades
- Definiciones Estratégicas
- Recursos Humanos
- Recursos Financieros

Leyes y Normativas que rigen el funcionamiento de la Institución

El DFL MOP N° 850 de 12.09.1997, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley N° 15.840, Orgánica del Ministerio de Obras Públicas, establece las atribuciones de la Dirección de Planeamiento.

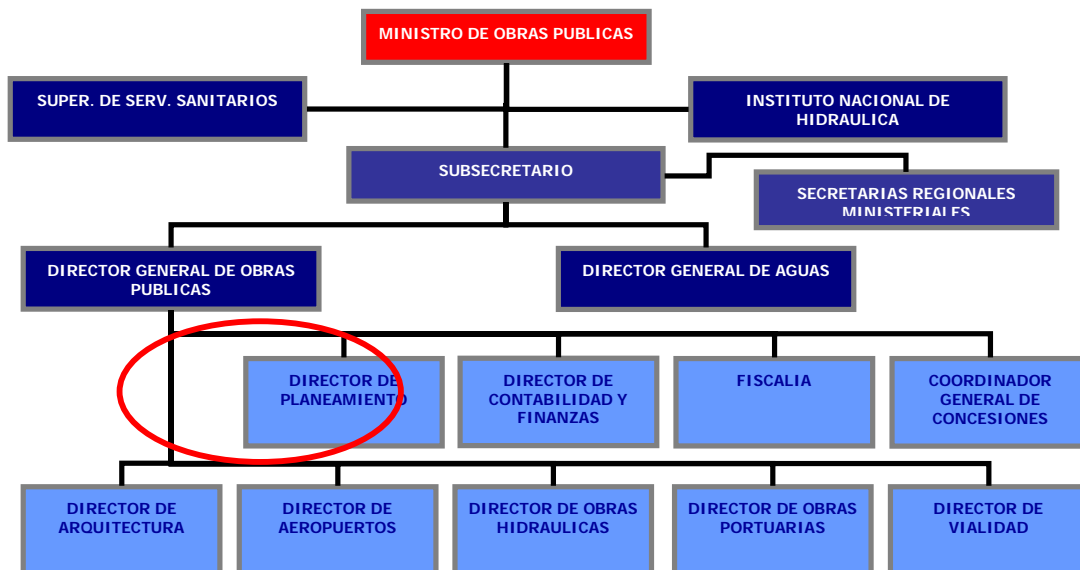
El D.L. N° 249 de 31.12.1973 y sus modificaciones, fija las remuneraciones del sector público.

La Ley N° 18.834, Estatuto Administrativo, régimen integral que regula la vinculación con el Estado de los funcionarios, empleados o servidores públicos.

La Ley N° 19.553, asignación de modernización.

La Ley N° 19.882, regula nueva política de personal para los funcionarios públicos.

Organigrama y ubicación en la estructura del Ministerio



Principales Autoridades

Cargo	Nombre
Director Nacional de Planeamiento.	Guillermo Guerrero Trincado
Jefe Depto. Planificación Estratégica.	Irene Astudillo Fernández
Jefe Depto. Presupuesto y Gestión	María Isabel Díaz Toledo
Jefe Depto. Administración	Magali Figueroa Rojas

Definiciones Estratégicas

- **Misión Institucional**

En esta Dirección recae la responsabilidad de:

- Definir políticas ministeriales
- Planificar las obras y estudios a emprender por parte de todos los Servicios a lo largo del país.

Para ello se deben desarrollar en conjunto con todos los Servicios las siguientes acciones:

- Efectuar labores de coordinación general y priorización de planes, estudios, proyectos y ejecución de obras acorde a las necesidades del país, los programas gubernativos y los objetivos de los distintos servicios y unidades que comprende el quehacer ministerial.
- Establecer criterios en materias presupuestarias.
- Desarrollar tareas de gestión, control y seguimiento de la evolución física y financiera de las obras y estudios.

Estas labores se realizan como apoyo al Gabinete Ministerial, en estrecha colaboración con todos los Servicios del Ministerio

- **Objetivos Estratégicos**

Número	Descripción
1	Definición de las políticas y lineamientos de la acción ministerial de largo y mediano plazo, documentos que sirvan de Carta de Navegación de un accionar coordinado de los Servicios.
2	Incorporación de Sistemas de Información en el Control y Gestión de la Ejecución Presupuestaria y Financiera del Ministerio, para optimizar y hacer más rápido y eficiente el manejo de los recursos.

- **Productos estratégicos vinculado a objetivos estratégicos y cliente/beneficiarios/usuarios**

Nombre Producto Estratégico	Número Obj. Estratégico	Número Cliente/Benef/Usuario
Cartera de Proyectos Priorizados Proceso Exploratorio	1	1
Sistema de Administración Financiera (SAFI)	2	2

- **Clientes/beneficiarios/usuarios**

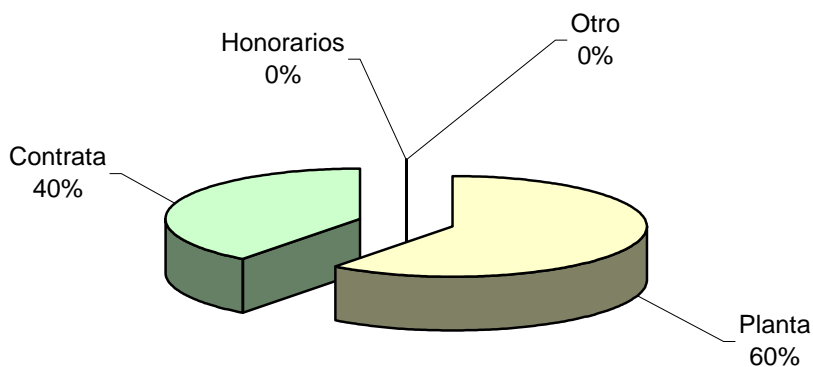
Número	Descripción
1	Presidencia, Autoridades y Servicios del Ministerio, Intendencias Regionales, otros Ministerios, Congreso
2	Comunidad, Pública y Privada: Personas naturales que requieren información de Obras Públicas, Sector Privado, respecto de los planes, etc.

Recursos Humanos

DOTACIÓN EFECTIVA AÑO 2003 POR TIPO DE CONTRATO

Dotación Efectiva ¹ año 2003 por tipo de contrato	
Planta	80
Contrata	53
Honorarios ²	0
Otro	0
TOTAL	133

GRÁFICO: DOTACIÓN EFECTIVA AÑO 2003 POR TIPO DE CONTRATO



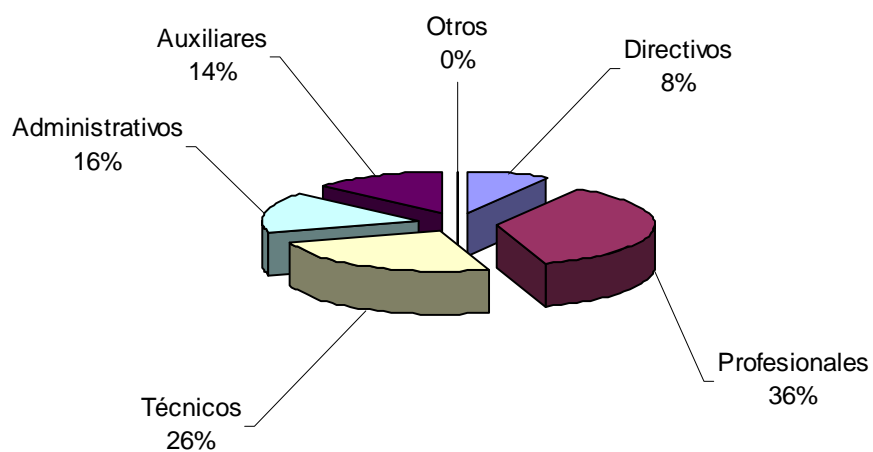
1 Corresponde al personal permanente del servicio o institución, es decir: personal de planta, contrata, honorarios asimilado a grado, profesionales de la ley N° 15.076, jornales permanentes y otro personal permanente. Cabe hacer presente que el personal contratado a honorarios a suma alzada no corresponde a la dotación efectiva de personal.

2 Considera sólo el tipo "honorario asimilado a grado".

DOTACIÓN EFECTIVA AÑO 2003 POR ESTAMENTO

Dotación Efectiva ¹ año 2003 Por estamento	
Directivos	11
Profesionales	49
Técnicos	34
Administrativos	21
Auxiliares	18
Otros	0
TOTAL	133

GRÁFICO: DOTACIÓN EFECTIVA AÑO 2003 POR ESTAMENTO



Recursos Financieros

RECURSOS PRESUPUESTARIOS AÑO 2003

Ingresos Presupuestarios Percibidos ³ año 2003	
Descripción	Monto M\$
Aporte fiscal	57.301.619
Endeudamiento ⁴	0
Otros ingresos ⁵	1.109.692
TOTAL	58.411.316

Gastos Presupuestarios Ejecutados ³ año 2003	
Descripción	Monto M\$
Corriente ⁶	1.644.127
De capital ⁷	54.377.755
Otros gastos ⁸	2.389.433
TOTAL	58.411.316

3 Esta información corresponde a los informes mensuales de ejecución presupuestaria del año 2003.

4 Corresponde a los recursos provenientes de créditos de organismos multilaterales.

5 Incluye el Saldo Inicial de Caja y todos los ingresos no considerados en alguna de las categorías anteriores.

6 Los gastos Corrientes corresponden a la suma de los subtítulos 21, 22, 23, 24 y 25.

7 Los gastos de Capital corresponden a la suma de los subtítulos 30, subtítulo 31, subtítulo 33 más el subtítulo 32 ítem 83, cuando corresponda.

8 Incluye el Saldo Final de Caja y todos los gastos no considerados en alguna de las categorías anteriores.

3. Resultados de la Gestión

- Cuenta Pública de los Resultados
- Cumplimiento de Compromisos Institucionales
- Avance en materias de Gestión
- Proyectos de Ley

Cuenta Pública de los Resultados

Producto 1: CARTERA DE PROYECTOS PRIORISADOS EXPLORATORIO

a) Nivel de actividad efectiva 2003.

En relación al proceso exploratorio 2004, este se desarrolló con apoyo de un sistema de información especialmente construido, que permitió contar con información actualizada y disponible a todos los actores del proceso. El sistema de información estaba disponible en todas las regiones y para todos los servicios, entregando información en línea a través de la intranet ministerial, lo que contrasta el año anterior en que se utilizó una planilla Excel que era corregida separadamente por cada servicio y luego consolidada por la Dirección de Planeamiento, lo que dificultaba la información del proceso en las regiones. Destacó la participación de autoridades regionales (intendentes, integrantes del gobierno regional, secretarios regionales ministeriales) en el proceso de selección y priorización de la cartera de proyectos que postuló al presupuesto 2004. La cartera de proyectos finalmente presentada en el anteproyecto de presupuesto, ajustada a marco, estaba compuesta por 584 etapas de proyectos en ejecución y que requerían financiamiento adicional el año 2004 (arrastres), 242 etapas correspondientes a programas permanentes (conservación y explotación de infraestructura) y 305 etapas nuevas, que postulaban por primera vez a financiamiento para el año 2004. En relación a los resultados del proceso, de las 305 etapas nuevas que postularon en el anteproyecto de presupuesto un total de 112 no fueron consideradas en el presupuesto finalmente aprobado, de las cuales 43 corresponden a modificaciones de criterio respecto a la administración de los gastos inherentes de proyectos, con lo que del orden de un 23% de lo enviado en el proceso no fue considerado finalmente en presupuesto.

Durante el proceso de formulación de la cartera, se realizó una reunión con cada región, en la que participaba el intendente regional o un representante, representantes del gobierno regional, el secretario regional de Planificación y Coordinación, el secretario regional ministerial de Obras Públicas y los directores regionales de cada servicio, más representantes de los niveles centrales de los servicios. En la reunión regional se ordenaban los proyectos que postulaban a presupuesto 2004, tomando en consideración los resultados de una metodología multicriterio así como las preferencias regionales. Finalmente, una vez recibido el marco presupuestario del Ministerio, se ajustaron los proyectos a incluir en el anteproyecto de presupuesto. Haciendo un análisis por prioridades regionales, un 86% de las cinco primeras prioridades fue incluido en el proyecto de presupuesto, valor que se reduce a un 54% si se analizan las diez primeras prioridades. Conviene destacar que, en general, las primeras prioridades se destinaron a conservación de la infraestructura existente, por lo que el segundo valor es más relevante.

La puesta en marcha del sistema de información, denominado Sistema Exploratorio, facilitó además la presentación del anteproyecto de ley de presupuesto al Ministerio de Hacienda, ya que en lo que se refiere a los subtítulos 30 y 31 se generó mediante reportes del sistema y se cargó de manera automatizada al sistema de información presupuestaria de la DIPRES.

De este modo se cumplieron los objetivos de realizar un proceso Exploratorio con amplia participación regional y de los servicios, realizado además sobre un sistema en línea que permitió intercambiar información con Mideplan y con la Dirección de Presupuesto.

El citado sistema, se transformó además en fuente oficial de la información de proyectos del MOP, siendo utilizado además en la difusión de proyectos, etapas y contratos en conjunto con el SAFI, a través de una ficha de proyectos disponible en la dirección de intranet www.sig.moptt.cl. Se avanzó también en la vinculación de las etapas seleccionadas y priorizadas en el proceso exploratorio con los contratos que se licitan.

b) Cuantificación de clientes.

Los clientes del proceso Exploratorio son las autoridades ministeriales, regionales y de los servicios. Una estimación preliminar indica que se trata de al menos 15 autoridades de nivel central, trece intendentes regionales, trece secretarios regionales ministeriales y alrededor de 60 directores regionales de servicios, a lo que se suma todo el equipo de planificación asociado, estimándose del orden de 200 clientes directos.

Por otra parte, el número aproximado de usuarios del sistema Exploratorio es 270, todos los cuales pasaron por una sesión de capacitación previa y pertenecientes a los distintos servicios del ministerio y en todas las regiones.

c) Recursos involucrados.

Los recursos involucrados en la generación de este producto asciende a M\$ 1.026.977.

Las mayores demandas de trabajo derivadas del enriquecimiento de este producto generado por la Dirplan han obligado a incrementar al personal de la dirección, lo que se traduce en una mayor cantidad de recursos involucrados.

d) Mejoramiento ocurrido en la provisión del producto.

Se sistematizó la identificación, priorización y selección de la cartera de proyectos que postuló a presupuesto durante el año 2004. Ello permitió orientar los esfuerzos a los criterios de priorización (se utilizó una metodología multicriterio) y a la participación de autoridades regionales y sectoriales relevantes, mejorando la calidad de la información entregada al Ministerio de Hacienda. El superar las dificultades de contar con información parcializada y dispersa, pasando a un sistema que mantiene en línea los cambios sobre los proyectos permite aseverar que hubo un mejoramiento en la calidad de la información disponible para la toma de decisiones.

e) Deterioro en términos de eficacia, eficiencia, economía y calidad.

Uno de los principales problemas detectados fue la deficiente información disponible respecto de los compromisos vigentes del ministerio, que afectó el proceso de toma de decisiones para nuevas iniciativas de inversión. Particularmente, incidió en una disminución del marco presupuestario disponible para iniciativas nuevas y en las expectativas regionales respecto a proyectos de inversión sectorial. Ejemplo de

lo anterior es que de las primeras diez prioridades por región, sólo un 56% quedó entre las solicitudes del anteproyecto de presupuesto, y parte importante de ellas correspondía a etapas nuevas de conservación. El haber contado con mejor información del nivel de arrastre para el año 2004 habría permitido construir una cartera de proyectos menos extensa y más ajustada a la real disponibilidad presupuestaria. Es por ello que el esfuerzo de sistematización de la información de proyectos y su relación con el seguimiento de los contratos son aspectos fundamentales y explican el énfasis en ambos aspectos.

Producto 2: SISTEMA DE ADMINISTRACIÓN FINANCIERA DE INVERSIÓN

a) Nivel de actividad efectiva 2003.

Definido oficialmente como el sistema integrado de contratos: el SAFI se consolidó como la fuente de información administrativa y financiera de contratos en el Ministerio, administrando datos y proyecciones de pagos, la relación que éstos tienen con el presupuesto anual y los límites máximos de compromisos para los años siguientes.

Aporta información a la ficha de proyectos del Ministerio en lo referente a la información de contratos: La Ficha de Proyectos es una forma de ver la información de proyectos y los contratos asociados a éstos. El SAFI aporta con información administrativa y financiera de los contratos.

Apoya para mejorar los controles para la Ejecución de la Inversión: se han implementado controles y reportes para un mejor seguimiento de la inversión, con el apoyo de la información ingresada en el Sistema. Entre éstos se pueden mencionar el reporte de contratos (reporte Hacienda), que resume la información administrativa y financiera de los contratos por asignación presupuestaria en lo referente al Subt.31 Inversión Real y el control de licitaciones que tiene por finalidad analizar la pertinencia de llamar a licitación un contrato en términos de los fondos a comprometer por éste y de que su ejecución diga relación con lo se proyecta.

Colabora con información para el Sistema de Registro de Contratista y Sistema de Información Geográfico:

- ✓ Registro de Contratistas : se le transfiere información de los contratos ejecutado o en ejecución por contratista con la finalidad de mejorar los controles para la calificación de los contratistas en la ejecución de sus contratos.
- ✓ Sistema de Información Geográfica: se le transfiere información para generar vistas en ubicaciones geográficas de los contratos a través de los proyectos.

Nivel de actividad: En lo referente a la programación y ejecución de contratos financiados con fondos sectoriales y administración del presupuesto, el sistema esta siendo utilizado por todos los servicios y todas las regiones del ministerio, con lo que se cumple con la expectativas planteadas para el año 2003, las cuales eran mantener el sistema como la fuente de información administrativa y financiera de contratos en el Ministerio.

No obstante el completo nivel de actividad del nivel aun quedan desafíos pendientes para mejorar la información administrativa y financiera entregada para la toma de decisiones, mejorando algunos procesos administrativos para asegurar la información e incorporando algunos mejoramientos al sistema para obtener mayor información.

Adicional a esto se puede destacar que hemos logrado un aumento de un 1% en las ordenes de pago emitidas por el SAFI y procesadas por SICOF con un 96% el año 2003, esto para los subt.22, 30, 31, 32, 33 y 50 principalmente, siendo este porcentaje de 99% sólo para el subt.31.

b) Cuantificación de clientes.

El número aproximado de clientes de este producto es 320 personas distintas que diariamente entran a operar o consultar la información del sistema. Cabe mencionar que todas estas personas entran durante el día un total aproximado de 900 veces.

c) Recursos involucrados.

Los recursos involucrados en la generación de este producto asciende a M\$ 630.093.

Las mayores demandas de trabajo derivadas del enriquecimiento de este producto generado por la Dirplan han obligado a incrementar al personal de la dirección, lo que se traduce en una mayor cantidad de recursos involucrados.

d) Mejoramiento ocurrido en la provisión del producto.

- ✓ Mejoramiento en la cantidad y calidad de la información financiera y administrativa de los contratos.
 - ✓ Cantidad de información: la incorporación de sistema a los procesos administrativos de cada uno de los servicios a apoyado el tomar conciencia de la importancia de el correcto ingreso de la información, principalmente administrativa del contrato, lo que ha llevado a tener mayor información como por ejemplo de los inspectores fiscales de los contratos, de las resoluciones asociadas a los contratos y sus modificaciones , etc.
 - ✓ Esta misma toma de conciencia y materialización a llevado a que el ingreso de la información sea cada día más representativa de la realidad por lo cual podemos decir que a mejorado la calidad de esta.
- ✓ Mejoramiento en los tiempos de tramite de documentos asociados a la ejecución de contratos. Como ejemplo de esto podemos mencionar que la información del documento para comprometer fondos del presupuesto (TD5) esta siendo transmitidos electrónicamente hacia el sistema SICOF y viceversa, con lo cual se evitan la doble digitación con todo lo que ello conlleva

e) Deterioro en términos de eficacia, eficiencia, economía y calidad.

El Sistema de Administración financiera SAFI avanza de acuerdo a lo programado, es decir no a existe deterioro en los términos señalados, de esta forma se ha avanzado a mantener el sistema como la fuente de datos de contratos del Ministerio, hemos trabajado en hacer más eficientes los proceso administrativos como ejemplo ya mencionado es la trasmisión electrónica a SICOF de los compromisos de fondos y se están haciendo las adecuaciones a los sistema SAFI y SICOF para poder transmitir la ejecución de pagos.

No obstante, es tener un ase sistémica de almacenamiento transversal de la información de contratos genera mayores demandas por guardar más datos asociados a los contratos, como ejemplo, el tener información de contratos con fondos extrasectoriales, mayor automatización de la administración de las modificaciones presupuestarias (con sistema exploratorio) y otros menores para mejorar la información para la administración del presupuesto. Esto también es un indicador del mayor uso y confiabilidad del sistema.

Resultados de la Gestión Financiera

INGRESOS Y GASTOS AÑOS 2002 – 2003

Denominación	Monto Año 2002 M\$ ⁹	Monto Año 2003 M\$
INGRESOS		
Ingresos de Operación	59.905.552	58.411.316
Imposiciones Previsionales	1.797	1.805
Ventas de Activos	1.629	4.764
Recuperación de Préstamos		
Transferencias		
Otros Ingresos	144.749	28.488
Endeudamiento		
Aporte Fiscal	59.670.363	57.301.619
Operaciones Años Anteriores		
Saldo Inicial de Caja	87.014	1.074.639
GASTOS		
Gastos en personal	1.346.559	1.456.244
Bienes y servicios de consumo	179.046	187.883
Bienes y servicios para producción		
Prestaciones Previsionales		
Transferencias corrientes		
Inversión sectorial de asignación regional	15.849.632	166.082
Inversión real	896.231	940.965
Inversión financiera		
Transferencias de capital	38.793.682	53.270.708
Servicio de la Deuda pública	1.735.566	1.686.862
Operaciones Años Anteriores		
Compromisos Años Anteriores		
Saldo Final de Caja	1.104.836	702.572

Se utilizó factor 1,0281 entregado por DIPRES para actualizar moneda 2002 a 2003

Explicación de las diferencias:

- Incrementa Venta de activos debido a los ingresos por dos camionetas y un automóvil dados de Baja.
- Disminución de Otros Ingresos debido que hasta el año 2002 se vendían documentos que ahora son posibles de obtener vía Internet (Índice Polinómico, Memorias).
- Baja el ISAR pues de acuerdo a Ley de Presupuestos 2003, Agua Potable Rural pasa a depender de la Dirección de Obras Hidráulicas, otorgándosele a esa Dirección el Presupuesto correspondiente. La cifra 2003, corresponde a gastos devengados el año 2002.
- Incremento de Transferencias de Capital año 2003, corresponde al financiamiento de las líneas del Metro 2, 5 y 4.

⁹ La cifras están indicadas en M\$ del año 2003.

ANÁLISIS DEL COMPORTAMIENTO PRESUPUESTARIO AÑO 2003

Subt.	Item	Asig.	Denominación	Presupuesto Inicial ¹⁰ (M\$)	Presupuesto Final ¹¹ (M\$)	Ingresos y Gastos Devengados ¹² (M\$)	Diferencia ¹³ (M\$)
			INGRESOS				
01			Ingresos de Operación	1.240	1.240	1.806	-566
04	41		Activos Físicos	2.584	2.584	4.764	-2.180
07	79		Otros	20.674	20.674	28.488	-7.814
09	91		✓ Aporte Fiscal Libre	55.136.101	55.614.757	55.614.757	0
09	092		Servicio de la Deuda Pública	1.514.223	1.686.863	1.686.862	1
11			Saldo Inicial de Caja	10.000	810.914	1.074.639	-263.725
21			Gastos en Personal	1.258.659	1.472.741	1.456.310	16.431
22			Bienes y Servicios de Consumo	176.131	189.551	187.883	1.668
30			Inversión Sectorial de Asignación Regional	0	166.085	166.082	3
31	50		Requisitos de Inversión para funcionamiento	2.525	2.525	2.525	0
31	51		Vehículos	14.847	15.247	15.166	81
31	53		Estudios para inversiones	434.729	1.223.876	826.894	396.982
31	74		Inversiones No Regionalizables	0	96.436	96.381	55
33	85		Empresa Metro	53.270.708	53.270.708	53.270.708	0
50	91	001	Intereses	67.345	116.240	116.240	0
50	91	002	Amortizaciones	1.446.878	1.570.623	1.570.623	
60			Operaciones Años Anteriores	3.000	3.000		3.000
90			Saldo Final de Caja	10.000	10.000		10.000

Las variaciones más significativas entre el Presupuesto Inicial y el Presupuesto Final son:

Subt.	Item	Denominación	Explicación
21		Gastos en personal	Incrementos de Presupuesto por Decretos n°232, 590, 707, 823, 824, 1144, 1237(nvo. trato laboral, hrs extra, viáticos, aguinaldos)
30		Inversión sectorial de Asignación Regional	Devengados de 2002, Decreto n°220/2003
31	53	Estudios para Inversiones	Se destinan fondos para actividades de apoyo a la gestión de Sr. Ministro de acuerdo a Decretos n°65 y n°288 /2003.
31	74	Inversiones no Regionalizables	Fondos para ayudar la administración del proyecto Bicentenario Decretos N°9 y N°596/2003

10 Presupuesto Inicial: corresponde al aprobado en el Congreso.

11 Presupuesto Final: es el vigente al 31.12.2003

12 Ingresos y Gastos Devengados: incluye los gastos no pagados el 2003.

13 Corresponde a la diferencia entre el Presupuesto Final y los Ingresos y Gastos Devengados.

INDICADORES DE GESTIÓN FINANCIERA

Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo			Avance ¹⁴ 2003/2002
			2001	2002	2003	
Porcentaje de decretos modificatorios que no son originados por leyes	$[\text{N}^\circ \text{ total de decretos modificatorios} - \text{N}^\circ \text{ de decretos originados en leyes}^{15} / \text{N}^\circ \text{ total de decretos modificatorios}] * 100$		60	72.72	84.21	116
Promedio del gasto de operación por funcionario	$[\text{Gasto de operación (subt. 21 + subt. 22 + subt. 23)} / \text{Dotación efectiva}]$		10.614	10.819	12.362	88
Porcentaje del gasto en programas del subtítulo 25 sobre el gasto de operación	$[\text{Gasto en Programas del subt. 25}^{16} / \text{Gasto de operación (subt. 21 + subt. 22 + subt. 23)}] * 100$					
Porcentaje del gasto en estudios y proyectos de inversión sobre el gasto de operación	$[\text{Gasto en estudios y proyectos de inversión}^{17} / \text{Gasto de operación (subt. 21 + subt. 22 + subt. 23)}] * 100$		71,27	53.3	43.9	82

SE UTILIZARON LOS FACTORES INDICADOS POR DIPRES 2001 A 2003 =1,0537 Y 2002 A 2003=1,0281

NOTA : No se consideran los gastos de Nueva Estructura por tratarse de gastos Inherentes a la inversión.

Explicación:

Porcentaje de Decretos Modificatorios no originados por Leyes: Durante el año 2003 se realizaron modificaciones presupuestarias destinados al ordenamiento presupuestario acordados por las autoridades MOP y DIPRES, fundamentalmente aquellos gastos que tradicionalmente fueron cargados a inversión y al mismo tiempo se tomaron medidas tendientes a la racionalización y mayor eficiencia en el gasto corriente, que se reflejaron en traspasos presupuestarios.

Promedio de gasto de Operación por Funcionario: Si bien las cifras presentan un deterioro se debe señalar que, en el contexto del ordenamiento antes mencionado y en virtud del acuerdo MOP-DIPRES se transparentaron todos los gastos, producto de ese trabajo la DIPRES acogió en parte la proposición MOP e incrementó los ST 21 y 22 para asegurar el funcionamiento normal de los Servicios.

Porcentaje del Gasto en Estudios y Proyectos de Inversión sobre gasto de operación: En el análisis de este resultado se debe considerar que, hasta el año 2002 formaba parte de la Dirección de Planeamiento la Administración del Programa de Agua Potable Rural y se contaba con M\$ 216.336 en el ST 31 del Presupuesto, destinados Control, Administración y Supervisión de dicho Programa. Además se otorgaron M\$ 103.100 para Control, Administración y Supervisión del Sistema de Administración Financiera (SAFI). Montos que en 2003 no existieron. Paralelamente, como anteriormente se indicó los Subtítulos de personal y de Gastos se incrementaron por ordenamiento presupuestario.

Ver en anexos, información de Transferencias Corrientes e Iniciativas de Inversión.

¹⁴ El avance corresponde a un índice con una base 100, de tal forma que un valor mayor a 100 indica mejoramiento, un valor menor a 100 corresponde a un deterioro de la gestión y un valor igual a 100 muestra que la situación se mantiene.

¹⁵ Se refiere a aquellos referidos a rebajas, reajustes legales, etc.

¹⁶ Corresponde a las transferencias a las que se aplica el artículo 7° de la Ley de Presupuestos.

¹⁷ Corresponde a la totalidad del subtítulo 31 "Inversión Real", menos los ítem 50, 51, 52 y 56.

Resultados de la gestión

INDICADORES DE DESEMPEÑO PRESENTADOS EN EL PROYECTO DE LEY DE PRESUPUESTOS AÑO 2003

ANÁLISIS DE LOGROS / NO LOGROS CON BASE AL CUMPLIMIENTO DE LOS INDICADORES PRESENTADOS EN LA FORMULACIÓN PRESUPUESTARIA AÑO 2003

Producto Estratégico	Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo			Meta 2003	Cumple SI/NO ¹⁸	% Cumplimiento ¹⁹
				2001	2002	2003			
Cartera de Proyectos Priorizados Proceso Exploratorio	Porcentaje de proyectos priorizados en los 5 primeros lugares por cada una de las regiones en el proceso exploratorio incluidos en el Proyecto del Presupuesto.	(Total de proyectos priorizados en los 5 primeros lugares de cada región, incluidos en el Proyecto de Presupuesto /65)*100	%	S.I.	89,2 3	86	55,38	SI	155%
Cartera de Proyectos Priorizados Proceso Exploratorio	Porcentaje de Proyectos Recomendados Sin Observaciones (RS) por MIDEPLAN sobre el total de proyectos seleccionados para revisión por esta entidad	(Número de Proyectos con RS de MIDEPLAN /Total de proyectos seleccionados para revisión por MIDEPLAN)*100	%	S.I.	26,9 7	32	16,00	SI	200%
Sistema de Administración Financiera Contable	Porcentaje de modificaciones presupuestarias solicitadas en un plazo máximo de 13 días hábiles	(N° de solicitudes presentadas en plazo máximo de 13 días hábiles/N° total de solicitudes recibidas)*100	%	S.I.	97,8 7	95	90,00	SI	105%
Sistema de Administración Financiera Contable	Porcentaje de órdenes de pago generadas bajo el Sistema Computacional de Administración Financiera SAFI	(N° de órdenes de pago generadas a través del SAFI/N° total de órdenes de pago)*100	%	S.I.	94,3 6	95	95,06	SI	99%
Sistema de Administración Financiera Contable	Gasto promedio de la atención de usuarios proporcionado por el SAFI	(Sumatoria de remuneraciones del equipo encargado de actualizar y mantener operativo el Sistema/Cantidad promedio de usuarios-día conectados)	M\$	S.I.	3010 ,09	3167	3131, 18	SI	101%
Sistema de Administración Financiera Contable	Porcentaje de modificaciones presupuestarias solicitadas en un plazo máximo de 13 días hábiles	(N° de solicitudes presentadas en plazo máximo de 13 días hábiles/N° total de solicitudes recibidas)*100	%	S.I.	89,2 3	86	55,38	SI	155%

18 Se considera cumplido el compromiso, si el efectivo 2003 es igual o superior a un 95% de la meta.

19 Corresponde al porcentaje del efectivo 2003 en relación a la meta 2003.

Los indicadores de desempeño del año 2003 estuvieron fuertemente alineados con los objetivos estratégicos del Servicio orientándose a dos ámbitos centrales del quehacer del Servicio. Por una parte a la elaboración del Presupuesto de Inversiones, y por otra, al control y seguimiento de la ejecución de las inversiones.

En materia de elaboración del Presupuesto de Inversiones se focalizaron los esfuerzos en ámbitos de participación territorial, trabajando intensamente con las regiones en la identificación y priorización de las inversiones de infraestructura. Sin embargo, las expectativas generadas tuvieron fuertes restricciones para ser aplicadas, las que estuvieron dadas fundamentalmente por los montos de arrastre de contratos, el marco presupuestario y la priorización de Programas Nacionales. Lo anterior no se reflejó en el indicador en sí, pero formó parte de las expectativas no cumplidas que motivaron un cambio para abordar el proceso de formulación presupuestaria 2005.

Con relación a la calidad técnica de la cartera de inversiones se ha avanzado en que los Servicios mejoren tanto la calidad como la oportunidad de la presentación de los antecedentes técnicos a MIDEPLAN con el fin de obtener RS para sus inversiones. Aún así, ésta es una materia en que debe insistirse existiendo una importante potencialidad para seguir mejorando. Es relevante plantearse desafíos que en algunas regiones ya se han logrado, tales como tener todos los proyectos a ejecutar en el año siguiente con RS a Diciembre del año anterior (benchmarking interno del Ministerio).

En lo que respecta a seguimiento de la ejecución de las inversiones se ha avanzado notablemente por parte de los Servicios en el uso del sistema SAFI dando así mayor agilidad, confiabilidad y transparencia al uso de los recursos asignados al Ministerio para fines de inversiones. Lo anterior se refleja en buena medida en el número de órdenes de pago generadas a través del SAFI sobre el total de órdenes de pago a contratistas.

Paralelo a lo anterior se ha establecido también una mejor dinámica en la interacción con los Servicios permitiendo mejorar el proceso de modificaciones presupuestarias, minimizando así posibles entramientos en materia de ejecución presupuestaria.

Finalmente, se ha velado por mejorar la eficiencia del Servicio en el desarrollo de estas funciones abordando incluso mayores tareas con prácticamente el mismo gasto corriente, lo cual refleja un mejor uso de las capacidades humanas y tecnológicas instaladas así como delegación de tareas y mejora de procedimientos.

OTROS INDICADORES DE DESEMPEÑO

ANÁLISIS DE LOGROS / NO LOGROS CON BASE AL AVANCE DE OTROS INDICADORES DE DESEMPEÑO

Producto Estratégico	Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo			Avance ¹⁴ 2003/ 2002
				2001	2002	2003	

ANÁLISIS DE OTROS LOGROS / NO LOGROS

Durante el período 2003 no se plantearon otros indicadores de carácter estratégico del Servicio pero se fundaron bases de conceptualización estratégica de la labor del mismo que permitirán durante el período 2004-2005 impactar en otros ámbitos relevantes de la gestión del Servicio y el Ministerio.

Los principales ámbitos abordados y que se verán reflejados en los resultados del presente año son el Seguimiento de Proyectos Bicentenario con incorporación de nuevos estándares de diseño/ejecución de inversiones, la sistematización de "tableros de control" de la ejecución de inversiones de los Servicios/regiones, y la valorización del beneficio estratégico de la cartera de inversiones del Ministerio, entre otros.

Cumplimiento de los compromisos institucionales

Informe de Programación Gubernamental

En materia de Programación Gubernamental en este Servicio –dado su carácter de organismo asesor del Ministro- se abordó durante el año 2003 el desarrollo de:

- Disponer de indicadores de priorización de proyectos de inversión en infraestructura de acuerdo a su aporte al crecimiento económico y al empleo
- Disponer de una página web para la Dirección de Planeamiento
- Disponer de una estimación del crecimiento de Santiago y las demandas de infraestructura de transporte asociadas a la expansión de esta ciudad
- Disponer de una estimación del impacto sobre el PIB de la inversión en infraestructura
- Disponer de una valorización de la infraestructura disponible, y proyecciones de su valor de acuerdo a distintas políticas de conservación
- Disponer de modelos de transporte terrestre para las regiones VIII, IX y X
- Disponer de estimaciones de crecimiento y demanda de infraestructura de transporte para las ciudades de Iquique, Copiapó y Puerto Montt.

Estos compromisos fueron abordados fundamentalmente mediante el desarrollo de estudios, excepto el desarrollo de la página web de la Dirección. En todos los estudios indicados se dio cumplimiento tanto a los hitos de logro comprometidos como a los objetivos de los estudios en sí. Es importante destacar –entre otros- los posibles impactos que se derivan del desarrollo de éstos en la identificación de nuevas inversiones de infraestructura.

Por otra parte, según lo indicado anteriormente se desarrolló la página web del Servicio disponiendo en ella de información relevante tanto para los otros Servicios, como para la misma Dirplan y los ciudadanos.

Ver información complementaria en anexo “Programación Gubernamental”.

Informe de cumplimiento de los compromisos de los programas evaluados / Instituciones²⁰ Evaluadas²¹

Este Servicio no tiene Programas que hayan sido evaluados dentro de la Evaluación de Programas que dirige la Dirección de Presupuestos.

20 Instituciones que han sido objeto de una Evaluación Comprehensiva del Gasto.

21 Los programas a los que se hace mención en este punto corresponden a aquellos evaluados en el marco de la Evaluación de Programas que dirige la Dirección de Presupuestos.

Avances en materias de Gestión

Cumplimientos del PMG

El Programa de Mejoramiento de la Gestión como herramienta de apoyo al Servicio ha permitido sistematizar prácticas, mejorar procedimientos, y en general, implementar planes y programas de trabajo.

En el área de Administración Financiera, este Servicio ha logrado ampliamente las metas comprometidas teniendo como desafío durante el presente año, mejorar la gestión en regiones en el Sistema de Compras, situación que ya está siendo abordada.

En el Área de Recursos Humanos, el avance más importante ha sido en el Sistema de Capacitación donde se ha logrado una nivelación en todas aquellas materias de carácter técnico-administrativas para el personal que desarrolla esas funciones. Por otra parte, se ha capacitado fuertemente en sistemas computacionales tanto en manejo de bases de datos como de los Sistemas Exploratorio y SAFI.

En el Sistema de Simplificación de Trámites se trabajó en la elaboración del Decreto Inicial de la Dirección de Vialidad en un sistema en Línea. Sin embargo, los antecedentes entregados para la evaluación realizada por DIPRES no dieron conformidad a ésta con lo cual el Sistema fue rechazado.

En materia de Auditoría Interna se ha logrado avanzar en la consolidación de capacidades internas que permitan sistematizar la aplicación de instrumentos de auditoría y de análisis de riesgo.

En cuanto a Enfoque de Género este Servicio ha cumplido su rol de Institución Transversal dentro del Ministerio impulsando la incorporación de la variable género en el desarrollo de infraestructura.

El Sistema de Planificación/Control de Gestión no cumplió las exigencias de DIPRES y por tanto no fue aprobado. Sin embargo, es importante destacar que esta Dirección tuvo durante el segundo semestre del 2003 cambio de los directivos superiores, situación que por una parte puede haber afectado el cumplimiento formal del Sistema pero no por ello significar un retroceso en el mismo. De hecho, durante ese semestre se abordó una redefinición estratégica de los ámbitos de impacto del quehacer de la Institución que ha servido de sustento para las principales líneas de trabajo que se encuentran actualmente en desarrollo y cuyos resultados debieran reflejarse significativamente en la gestión del presente año.

Ver información complementaria en anexo "Cumplimiento Programa Mejoramiento de Gestión 2003".

Avances en otras áreas

En materia de sistematización de información durante el año 2003 se logró lo siguiente :

- ✓ Construcción de bases de datos georeferenciadas vinculadas al Censo de Población y Vivienda 2002, de los planos ameba del INE, para las regiones I, II, III, IV, XI y XII. Actualización de población en las bases de datos al nivel de la mínima distribución de población rural (aldeas, hijuelas, fundos, comunidades indígenas), en las regiones I, II, III, IV, XI y XII para la estimación de los beneficiarios de proyectos de infraestructura en el territorio
- ✓ Migración de plataforma, lo que permitió integrar las bases de datos gráficos y alfanuméricos de la Dirplan, al Sistema de información Geográfico Ministerial, además de la homogenización y creación de metadatos para la información contenida en el sistema de información geográfico existente en la Dirplan. Se está usando el sistema para apoyar a la planificación de inversiones de infraestructura MOP, con herramientas graficas vinculadas con bases de datos en línea, dentro del Ministerio. En específico, utilización de modelos de redes implementados dentro del sistema, para análisis de alternativas de la interconexión austral entre las regiones XI y XII y análisis de accesibilidad para localidades aisladas, lo que permite priorizar proyectos de pequeños aeródromos, caminos y rampas.

Para afrontar los requerimientos de políticas de conservación de la infraestructura, se avanzó en lo siguiente:

- ✓ Valorar la Infraestructura MOP, incorporando edad, vida útil y estado de conservación. El valor total asciende a 14.800 MM US\$, se elaboraron políticas de mantenimiento que optimizaran este valor. En el caso de aeropuertos, el estudio entregó antecedentes para la definición de políticas óptimas de mantenimiento para todo el período de modelación. En el caso de Vialidad se concluyó que las políticas óptimas de mantenimiento deben ir asociadas también al beneficio de los usuarios, sentando las bases para estudios actualmente en desarrollo. Para las obras de riego, se concluyó que es necesario mejorar la información existente y generó una propuesta que permite destinar presupuestos de mantenimiento debidamente justificados y prevenir fallas en los sistemas de riego.

Para atender requerimientos de desarrollo productivo, se hicieron los siguientes trabajos :

- ✓ Realizar proyecciones en toneladas de actividad productiva al nivel comunal, para los sectores productivos que demandan infraestructura. Estimaciones de empleo directo e indirecto de la construcción de infraestructura MOP. Proyecciones de crecimiento de demanda vehicular, las que alimentan un modelo de transporte que permite asignar estos flujos a la red vial para estimar T.M.D.A. futuros, capturando los efectos de red.
- ✓ Cuantificación de los efectos sobre el PIB de la inversión en infraestructura. Análisis comparativo de los efectos de la inversión en el PIB por tipos de inversión (vialidad, aeropuertos, obras hidráulicas, obras portuarias),, a nivel nacional y regional.

Para los efectos de responder al crecimiento urbano con el consiguiente efecto sobre la infraestructura pública :

- ✓ Se hicieron estimaciones de crecimiento de viviendas, industrias y establecimientos comerciales para la zona sur oriente de Santiago, lo que permite estimar los vectores origen-destino al año 2007 y 2012 y luego utilizando un modelo de transporte se asignó a la red existente y se cuantificaron los flujos vehiculares para los períodos punta mañana y fuera de punta; ello permite estimar problemas de congestión y requerimientos de infraestructura. Todo ello permite completar y actualizar el análisis de otras zonas de expansión ya analizadas en estudios anteriores como Chacabuco y sur poniente, de manera que se dispone de una visión integral del crecimiento del Gran Santiago. En particular se estimó la demanda del proyecto de concesión por iniciativa privada "ruta de las cargas" y se analizó la posible concesión del proyecto "pie andino".

Desde el punto de vista de la calidad del proceso de planificación

Se hizo un levantamiento de los procesos de planificación actuales de cada una de las Direcciones del MOP, incluyendo un análisis de los programas de inversión. Ello derivó en la construcción de una "arquitectura" de planificación que parte en objetivos nacionales, sectoriales y territoriales, que luego se traducen en objetivos de programas, planes de inversión y criterios de priorización de proyectos

Ver información complementaria en anexo "Indicadores de Gestión de Recursos Humanos".

Proyectos de Ley

"El Servicio no tiene proyectos de ley en trámite en el Congreso."

4. Desafíos 2004

Como se indicó anteriormente, esta Dirección tuvo cambio de sus directivos superiores durante el segundo semestre del 2003, la cual abordó una redefinición de los ámbitos estratégicos a impactar en el corto y mediano plazo. Es importante destacar que esta redefinición se sustenta en logros de la administración anterior que permiten contar con sistemas de información ministerial tanto en materia de apoyo a la formulación presupuestaria como a la contabilización presupuestaria y seguimiento de la ejecución de inversiones.

Así, los principales desafíos planteados para este período se orientan tanto a materias internas del Servicio como a ámbitos de directo impacto externo. Es relevante destacar el desarrollo y consolidación de capacidades de análisis por Programa de Inversión, encontrándose en desarrollo con recursos internos del Servicio un ambicioso Plan de Evaluación de Programas Permanentes (Conservación y Explotación de Infraestructura) cuyos resultados debieran reflejarse en la formulación presupuestaria 2005.

También se encuentra en desarrollo una metodología que permitan priorizar las inversiones en materia de Pasos Fronterizos y que apoyen la negociación que Chile realizará este año con Argentina para definir las inversiones 2006-2010.

Por otra parte, en materia de Bicentenario se encuentra en desarrollo una línea de trabajo que permitirá no sólo impactar en las obras en ejecución sino que también sistematizar nuevas prácticas de trabajo orientadas a la elaboración de nuevos estándares en el desarrollo de infraestructura. Estos estándares se orientan principalmente a una mejor integración de la infraestructura con la ciudadanía y su entorno natural, así como a establecer prácticas de gestión que velen por maximizar el retorno de la inversión sectorial.

Finalmente, en materias de procedimientos se desarrollarán funcionalidades pendientes en los sistemas ministeriales Exploratorio y Safi, dándose con ello satisfacción a las materias relevantes de gestión que son abordadas a través de estos sistemas.

Anexos

- Programación Gubernamental
- Informe de cumplimiento de los compromisos de los Programas Evaluados
- Cumplimiento Programa de Mejoramiento de la Gestión 2003
- Iniciativas de Inversión
- Indicadores de Gestión de Recursos Humanos

Anexo 1: Programación Gubernamental

Objetivo	Producto	Producto estratégico (bienes y/o servicio) al que se vincula	Evaluación
Disponer de indicadores de priorización de proyectos de inversión en infraestructura de acuerdo a su aporte al crecimiento económico y al empleo.	Indicadores de efectos sobre el empleo y el PIB de la inversión en infraestructura.	Cartera de Proyectos Priorizados Proceso Exploratorio	Cumplido
Disponer de una página web para la Dirección de Planeamiento	Página web en funcionamiento		Cumplido
Disponer de una estimación del crecimiento de Santiago y las demandas de infraestructura de transporte asociadas a la expansión de esta ciudad.	Estimación de localización de viviendas, servicios y comercio para Santiago en los próximos 10 años. Estimación de demanda de infraestructura de transporte para los próximos 10 años	Cartera de Proyectos Priorizados Proceso Exploratorio	Cumplido
Disponer de una estimación del impacto sobre el PIB de la inversión en infraestructura	Indicadores cuantitativos de los efectos de la inversión en infraestructura sobre el PIB	Cartera de Proyectos Priorizados Proceso Exploratorio	Cumplido
Disponer de una valorización de la infraestructura disponible, y proyecciones de su valor de acuerdo a distintas políticas de conservación	Cálculo del stock infraestructura disponible. Estimación de su desvalorización de acuerdo a distintas políticas de conservación	Cartera de Proyectos Priorizados Proceso Exploratorio	Cumplido
Disponer de modelos de transporte terrestre para las regiones VIII, IX y X	Modelos de transporte calibrados para la red vial y ferroviaria de las regiones VIII, IX y X	Cartera de Proyectos Priorizados Proceso Exploratorio	No Cumplido
Disponer de estimaciones de crecimiento y demanda de infraestructura de transporte para las ciudades de Iquique, Copiapó y Puerto Montt	Estimación de localización de viviendas, servicios y comercio para las ciudades de Iquique, Copiapó y Puerto Montt, en los próximos 10 años. Estimación de requerimientos infraestructura de transporte para los próximos 10 años	Cartera de Proyectos Priorizados Proceso Exploratorio	Cumplido

Anexo 2: Cumplimiento Programa de Mejoramiento de la Gestión 2003

Áreas de Mejoramiento	Sistemas	Objetivos de Gestión Etapas de Desarrollo o Estados de Avance						Prioridad	Ponderador	Cumple
		I	II	III	IV	V	VI			
Recursos Humanos	Capacitación				X			ALTA	15,0%	Si
	Higiene-Seguridad y Mejoramiento de Ambientes de Trabajo				X			MENOR	5,0%	Si
	Evaluación de Desempeño				X			ALTA	15,0%	Si
Atención a Usuarios	Oficina de Información, Reclamos y Sugerencias. OIRS					X		MEDIANA	10,0%	Si
	Simplificación de Trámites					X		MEDIANA	7,0%	No
Planificación / Control de Gestión	Planificación / Control de Gestión					X		ALTA	15,0%	No
Auditoría Interna	Auditoría Interna				X			MEDIANA	7,0%	Si
Administración Financiera	Sistema de Compras y Contrataciones del Sector Público					X		MEDIANA	6,0%	Si
	Administración Financiero-Contable				X			ALTA	15,0%	Si
Enfoque de Género	Enfoque de Género		X					MENOR	5,0%	Si

Porcentaje Total de Cumplimiento : 78 %

SISTEMAS EXIMIDOS / MODIFICACIÓN DE CONTENIDO DE ETAPA

Sistemas	Justificación
Administración Financiero-Contable	<u>Se modifica:</u> Se cumplirá a través del envío de los informes al Servicio / Departamento responsable de remitir esta información a Contraloría General de la República y Dirección de Presupuesto.

Anexo 3: Iniciativas de Inversión²²

Proyectos de Inversión 2002

Durante el año 2002, hemos estado ejecutando una serie de estudios que nos han permitido mejorar los procesos de planificación del Ministerio de Obras Públicas, particularmente se destacan los siguientes temas:

✓ *Análisis de los beneficios del mantenimiento vial*

Iniciativas de Inversión	Costo Total Estimado	Ejecución Acumulada al 2003	% Avance al Año 2003	Presupuesto Final Año 2003	Ejecución Año 2003	% Ejecución 2003	Saldo por Ejecutar
ANÁLISIS DEL BENEFICIO VIAL SOCIAL DEL MANTENIMIENTO VIAL DE OBRAS PÚBLICAS	80.000.000	54.573.000	68,2%	54.573.000	54.573.000	100,0%	0

Gran parte de la inversión que realiza la Dirección de Vialidad se dedica a acciones de conservación y reposición de la infraestructura de caminos, sin embargo, se presentan una serie de deficiencias que se detallan a continuación:

- Más de la mitad de la red está en regular o mal estado.
- Un deterioro creciente de la red vial que no recibe mantenimiento.
- El desconocimiento generalizado de los mayores costos en que se está incurriendo por una conservación insuficiente e inoportuna.
- La necesidad de recursos económicos mucho mayor que los disponibles.

El objetivo general de este estudio es determinar a nivel nacional y regional marcos presupuestarios óptimos de conservación vial. Además se pretende analizar desde un punto de vista económico planes de conservación, según categorías de caminos, diferentes niveles presupuestarios y de tránsito, así como analizar una parte de la red vial de la IV Región con el objetivo de contribuir con antecedentes de terreno a su caracterización con miras de su posible concesión al sector privado.

Hacia fines del 2003, se habían realizado las siguientes actividades:

Recolección de información de terreno y la existente en la Dirección de Vialidad respecto de características físicas, operativas, geométricas, estado, clima, costos de inversión por tipos de proyectos y definición de tramos representativos de la red vial nacional y regional de la IV región. Se han acordado estándares de conservación de acuerdo a distintas restricciones presupuestarias.

²² Se refiere a proyectos, estudios y/o programas imputados en los subtítulos 30 y 31 del presupuesto.

Para el año 2004, se espera disponer de proyecciones de demanda vehicular, se modelarán los detrioros y se hará un análisis de rentabilidad social y privada con el objeto de definir una política nacional y de la red piloto de la IV Región, finalmente se presentará una estrategia de financiamiento para la red piloto de la IV Región y se incorporarán las bases de datos en un sistema de información geográfico.

Análisis de accesibilidad territorial fronteras interiores

Iniciativas de Inversión	Costo Total Estimado	Ejecución Acumulada al 2003	% Avance al Año 2003	Presupuesto Final Año 2003	Ejecución Año 2003	% Ejecución 2003	Saldo por Ejecutar
ANÁLISIS DE ACCESIBILIDAD TERRITORIAL FRONTERAS INTERIORES	60.600.000	51.869.000	85,6%	51.869.000	51.869.000	100,0%	0

Dentro del proceso de planificación que desarrolla la Dirección de Planeamiento, el tema social y su vinculación con el desarrollo de la infraestructura de competencia M.O.P es uno de los más relevantes. En tal sentido, un punto importante en cuanto a la equidad asociada al desarrollo de la infraestructura es la accesibilidad territorial de las diversas zonas del país, la cual define, entre otras cosas, un cierto nivel de igualdad de oportunidad. Una mejor accesibilidad territorial implica un mejor acceso a las comunicaciones, a la salud, la educación y, en general, a toda otra variable asociada a la conectividad local de la zona en cuestión. Debemos mencionar además ciertas implicancias socio y geopolíticas relacionadas al tema. En tal sentido, un estudio de Fronteras Interiores desarrollado por el Ejército de Chile ha clasificado las zonas del país según una serie de parámetros (entre los cuales se considera el asunto de la accesibilidad territorial), definiendo, de esta manera un mapa denominado de fronteras interiores. Dicho mapa entrega antecedentes generales que definen, sobre la base de los parámetros ya mencionados, el grado de integración de las diversas zonas del país, estructurando geográficamente zonas de mayor o menor compromiso. La tarea que el presente estudio pretende desarrollar dice relación con profundizar específicamente sobre el tema de la accesibilidad, considerando fundamentalmente lo relativo a la cuantificación y medición de necesidades específicas, desarrollos metodológicos, planificación de infraestructura y sugerencias en general sobre el tema de accesibilidad territorial, todo lo cual debe quedar plasmado en un sistema de información geográfico y en los análisis que se hagan al respecto.

El objetivo general que se propuso alcanzar fue diseñar, implementar y aplicar una metodología que permita incorporar en un sistema de información geográfico los elementos relevantes que dicen relación con el tema de la accesibilidad territorial y sus implicancias sociales y económicas, esto con la finalidad de definir un plan para las zonas extremas que explicita los programas y sus acciones para lograr resolver los requerimientos de accesibilidad e infraestructura mínima que requiere para dichas zonas.

A fines del 2003 se habían identificado y caracterizado las zonas aisladas, desde el punto de vista funcional, productivo, demográfico, geopolítico y de acuerdo al tipo de conexión y su grado de fragilidad,

luego se incorporó en un SIG, toda la información tanto de terreno como de otras fuentes como Censos y se implementó un modelo de accesibilidad.

Para el año 2004 se espera evaluar una cartera de proyectos de infraestructura de conexión desde el punto de vista del aporte a superar el aislamiento y mejorar la equidad territorial.

Análisis asistencia técnica implementación plan de transporte interurbano

Iniciativas de Inversión	Costo Total Estimado	Ejecución Acumulada al 2003	% Avance al Año 2003	Presupuesto Final Año 2003	Ejecución Año 2003	% Ejecución 2003	Saldo por Ejecutar
--------------------------	----------------------	-----------------------------	----------------------	----------------------------	--------------------	------------------	--------------------

ANÁLISIS ASISTENCIA TÉCNICA IMPLEMENTACIÓN PLAN DE TRANSPORTE INTERURBANO	140.600.000	106.442.000	75,7%	142.972.000	110.844.139	77,5%	32.127.861
---	-------------	-------------	-------	-------------	-------------	-------	------------

Esta asignación presupuestaria se origina en el Plan de Transporte Interurbano, cuyo origen se remonta a los años 2001 y 2002, en que representantes de los Ministerios de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones y SECTRA con el apoyo de una firma consultora elaboraron una propuesta de política y un plan de transporte interurbano (PTI) que, con una visión integral del sistema de transporte, identificó los lineamientos básicos y entregó una propuesta de lo que debiera ser la acción del Estado en este sector en el corto y mediano plazos.

El alcance general del trabajo es de un diseño conceptual, con un horizonte al año 2010 y se decidió que su mejor ejecución se lograba al dividir el Plan en tres etapas de trabajo. La primera corresponde a un Diagnóstico del Sistema de Transporte Interurbano nacional; la segunda, a la definición de los programas de acción dirigidos a superar los principales problemas detectados, y la tercera a la identificación de temas prioritarios para la elaboración de un programa de acciones de corto y mediano plazos.

Los Programas en que se ordenan las acciones del PTI son los siguientes:

- 1: Perfeccionamiento de las condiciones de competencia para un mejor servicio de pasajeros
- 2: Perfeccionamiento de las condiciones de competencia para un mejor servicio de carga
- 3: Sistema integrado de transporte
- 4: Planificación y gestión de infraestructura de transporte interurbano
- 5: Integración social y territorial
- 6: Seguridad y calidad del STI para pasajeros, choferes y peatones
- 7: Desarrollo sustentable, patrimonio y cultura
- 8: Transporte internacional
- 9: Capacitación y desarrollo tecnológico

En este contexto al MOP le corresponde realizar principalmente acciones y definir políticas en los programas 3 al 9. En particular, con este estudio, se están abordando temas que corresponden a los programas 3, 4 y 8. En efecto:

✓ **Programa 3: Sistema Integrado de Transporte**

Objetivo General

Este programa se centra en el objetivo estratégico de lograr un mayor grado de integración entre modos de transporte al interior del STI y entre el STI y los centros urbanos. La integración entre modos debe ser tal que mejore la calidad de transporte entre origen y destino final y la integración con las ciudades debe hacerse considerando la actividad urbana al momento de decidir la localización de los terminales.

Cuenta con tres subprogramas:

- Subprograma 3.1: Integración modal
- Subprograma 3.2: Integración transporte interurbano – ciudad
- Subprograma 3.3: Integración ciudad - puerto

Subprograma 3.2: Integración transporte interurbano – ciudad

En relación a este subprograma se licitó la contratación del estudio: **Análisis y diagnóstico de los flujos de transporte en el corredor central** que analiza la interacción entre el transporte interurbano y el desarrollo urbano, se tomó como caso de estudio el Gran Valparaíso, replicando una experiencia de análisis realizada para el Gran Santiago, en que se modela la demanda de viajes urbanos asociados al crecimiento de la ciudad, la que ocupa nuevos espacios y genera una presión sobre infraestructura interurbana y la demanda de viajes interurbanos. Por ello el análisis se concentra en la zona de expansión urbana, donde los actores principales son el Estado con inversiones en viviendas sociales y el sector inmobiliario, con inversiones en viviendas de mejor standard.

Programa 4: Planificación y gestión de infraestructura de transporte interurbano

Objetivo General:

Asegurar niveles eficientes en la provisión de infraestructura, es decir, que el presupuesto público asignado maximice la rentabilidad social.

Cuenta con dos subprogramas:

- Subprograma 4.1: Planificación de la infraestructura
- Subprograma 4.2: Gestión de la infraestructura

Subprograma 4.1: Planificación de la infraestructura

Con respecto a este subprograma el contrato en proceso de adjudicación: **Desarrollo de un plan de transporte terrestre interurbano para las regiones IX Y X.**, se concentra en disponer de un análisis integrado del sistema de transporte terrestre, con metodologías de mayor capacidad para capturar los cambios en la demanda para cada uno de los modos de transporte y los efectos de red, es decir, que ocurre con la demanda de la obra cuando se mejora la existente o simplemente se construye una nueva alternativa, lo que no es independiente de lo que ocurra con los caminos aledaños, se pueden producir fuertes desviaciones de tránsito, de acuerdo, al standard del proyecto y el grado de complementariedad o sustitución de las alternativas.

La herramienta básica que se desarrolla corresponde a un Modelo de Transporte, de 4 etapas, el que una vez calibrado permite realizar simulaciones con la infraestructura para integrar los efectos combinados de planes de desarrollo.

Hay que hacer notar que se contrató el análisis y desarrollo de un modelo de transporte para la IX y X Regiones, con la finalización de este estudio, más otro que está terminado y que abarca la VIII Región, dispondremos de un plan de inversiones para la infraestructura de transporte terrestre sustentado en información oportuna y completa de toda la zona sur del país.

Adicionalmente considerando que la ruta Interlagos es uno de los proyectos emblemáticos del Ministerio de Obras Públicas, cuyo objetivo es potenciar fuertemente el turismo en las regiones IX y X, aprovechando las bellezas naturales que se presentan en torno a la Ruta, mejorar la calidad de vida de la población y contribuir al desarrollo socioeconómico de estas regiones, se licitó un estudio que pretende estimar fundamentalmente la demanda turística para desarrollar un programa de esta ruta con objetivos específicos en el corto y mediano plazo, indicadores de priorización de obras, standards de infraestructura, a través del contrato: **Análisis de demanda y catastro vial ruta interlagos ix y x regiones.**

Hasta el momento, en el Ministerio y particularmente en la Dirección de Vialidad, se han evaluado económicamente sólo algunos tramos específicos de la Ruta Interlagos que representan un porcentaje menor del total que contempla el eje troncal.

Por estas razones se ha tomado la decisión de llevar a cabo un estudio integral de la ruta (720 Kms), abordando temas que van desde un diagnóstico de los flujos vehiculares actuales que circulan por la ruta, mercados de origen y destino de viajes principales, un acabado catastro de la oferta vial existente hasta la definición de políticas de potenciación del turismo en la zona.

Se pretende caracterizar los comportamientos de los turistas, en orden a establecer los recorridos tipos que efectúan, es decir frecuencias y longitud de los viajes, tiempos de estadía, etc. Así como conocer los proyectos que los desarrolladores inmobiliarios están proyectando en la zona y el rol que tiene la infraestructura de transporte en esta actividad.

Estos elementos permitirán determinar un plan de inversiones priorizado de las obras que se deberán realizar, utilizando en una primera etapa el modelo HDM-4, de acuerdo a las condiciones de tráfico que se observan actualmente y que se observarán a futuro, producto por una parte de la disminución de los costos operacionales (a través de pavimentaciones o cambios de carpeta, reparación de puentes) y por otra de la mayor accesibilidad a los atractivos turísticos existentes, lo que generará en el mediano y largo plazo una demanda hoy inexistente (tránsito generado).

El estudio se justifica además por la necesidad de apoyar con información del comportamiento de los flujos de transporte, al desarrollo de un estudio que está en proceso de adjudicación y que tiene como objetivo el disponer de un Plan de Transporte Terrestre para las Regiones IX y X, , en que una de sus principales actividades es analizar el sistema de transporte de estas regiones y proponer mejoramientos a la infraestructura regional. A su vez, la fusión de ambos estudios permitirá a través de los modelos de redes que se generen como parte del estudio Plan de Transporte Terrestre, determinar el posible efecto de evasión a la concesión de la Ruta 5, en los tramos Temuco-Río Bueno y Río Bueno-Puerto Montt, utilizando el eje Troncal Interlagos, particularmente de aquellos viajes que tienen propósito turismo y que aumentan fuertemente en los meses de Enero y Febrero. Esto resulta particularmente importante para nuestro Ministerio, por cuanto una evasión importante podría detonar el mecanismo de los Ingresos Mínimos Garantizados (IMG).

Programa 8: Transporte internacional

Objetivo General

Promover condiciones de equidad y coordinación con otros países que fomenten y faciliten el desarrollo del transporte internacional, y favorecer la integración de Chile al mundo. La generación de condiciones de competitividad y libertad de mercado, en un ambiente de reciprocidad hacia las empresas nacionales respectivas, debiera ser capaz de favorecer la eficiencia que requiere el transporte en el comercio internacional.

Se considerarán dentro de este Programa los estudios y proyectos que, a pesar de poder estar comprendidos en alguno de los otros programas, se relacionen estrictamente con el transporte internacional.

La inserción internacional de Chile, coherente con sus políticas de desarrollo económico, que implican un alto grado de apertura comercial, requiere disponer de un sistema de transporte internacional eficiente, confiable y funcional al comercio y al turismo.

No obstante el dinamismo con que Chile se ha integrado a la economía mundial requiere que las acciones que debe tomar el país en cuanto a proveer una adecuada infraestructura a sus exportaciones y comercio exterior en general, deben ser revisadas y actualizadas cada cierto tiempo, por ello este estudio viene a complementar aquellos desarrollados anteriormente en el seno de la DIRPLAN del MOP.

En los últimos años, especialmente desde el año 1995 a esta parte han ocurrido cambios importantes tanto en las variables que determinan los equilibrios de Comercio Exterior, como en la capacidad productiva del país, así como en el sector transporte mismo donde han existido cambios importantes en la oferta, derivados por una parte en el importante desarrollo de infraestructura vial en el país, que se

materializa a través del sistema de concesiones, trascendentes cambios en la gestión de la infraestructura regional, como es el caso de los puertos con aumentos enormes de productividad, y los ferrocarriles Argentinos y cambios en los conceptos de transporte y logística.

Por otra parte se han desarrollado proyectos tanto en el campo de la vialidad trasandina como en general en las redes de transporte que configuran el sistema del Cono Sur de América Latina, con un gran impulso al transporte fluvial.

En cuanto a los parámetros del Comercio Exterior podemos destacar en primer término el importante desarrollo de algunos sectores de la economía nacional que han incrementado sustantivamente sus niveles de exportación, por otra parte existe la tendencia hacia la internacionalización del capital que implica la existencia de empresas que operan en diferentes países del área han intensificado el tráfico además que agregan un nuevo elemento al momento de analizar la naturaleza de los flujos.

A lo anterior es necesario agregar que la firma reciente de varios tratados de libre comercio, como también las expectativas de profundizar esta línea de acción suscribiendo nuevos acuerdos con las principales economías del mundo, impulsarán aún más las corrientes de comercio internacional y se establecerán nuevos requerimientos sobre la infraestructura de transporte de carácter internacional, así como también sobre las conexiones internas con las principales zonas productivas enfocadas a los mercados externos.

El estudio contratado es el **Análisis y diagnóstico de los flujos de transporte de carga internacional** se centra en un análisis de demanda de flujos de carga, considerando un diagnóstico de la situación actual, que permita tener claridad de la dinámica del comercio internacional y del funcionamiento del Sistema de Transporte Multimodal que sirve dicho Comercio. En este sentido se considera importante el análisis de las variables tanto físicas como institucionales, la organización del mercado de los servicios de transporte internacional, las empresas que sirven los tráficos organizacionales y los aspectos prácticos de operación del sistema, de tal manera de identificar las variables a las cuales es sensible el transporte de carga entre países.

La metodología requiere en una primera fase la incorporación del conocimiento del sistema, complementando datos con entrevistas e información, para con ello pasar a una segunda fase de conceptualización ; ambas fases realizadas y finalmente modelar el sistema de transporte internacional para lo cual se deberá realizar la reducción de la variabilidad del sistema en base a hipótesis que maximicen la representatividad del sistema, haciendo explícito los elementos de incertidumbre inherentes a los parámetros adoptados.

La metodología desarrollada en este estudio, así como también, la información que se genere por la aplicación de la misma, deberá servir de insumo para las siguientes etapas de desarrollo de los estudios de transporte interurbano, las cuales tienen relación con la proyección de las matrices de origen destino y el desarrollo de un modelo de asignación de tráfico de carga, bajo distintos escenarios de comercio internacional que defina un plan de inversiones en materia de infraestructura.

El Objetivo General y principal del estudio, es el de construir un modelo de distribución y consumo de los flujos de carga internacional, del cual sea posible deducir las variables a las que son sensibles los movimientos de carga.

Anexo 5: Indicadores de Gestión de Recursos Humanos

Indicadores	Fórmula de Cálculo	Resultados ²³		Avance ²⁴
		2002	2003	
Días No Trabajados	(N° de días de licencias médicas, días administrativos y permisos sin sueldo año t/12)/ Dotación Efectiva año t	1,055	1,33	79,32
Promedio Mensual Número de días no trabajados por funcionario.				
Rotación de Personal	(N° de funcionarios que han cesado en sus funciones o se han retirado del servicio por cualquier causal año t/ Dotación Efectiva año t) *100	7,04	7,14	98,59
Porcentaje de egresos del servicio respecto de la dotación efectiva.				
Rotación de Personal				
Porcentaje de egresos de la dotación efectiva por causal de cesación.		0,70	0,71	101,42
<ul style="list-style-type: none"> • Funcionarios jubilados 	(N° de funcionarios Jubilados año t/ Dotación Efectiva año t)*100			
<ul style="list-style-type: none"> • Funcionarios fallecidos 	(N° de funcionarios fallecidos año t/ Dotación Efectiva año t)*100	0	0	0
<ul style="list-style-type: none"> • Retiros voluntarios 	(N° de retiros voluntarios año t/ Dotación efectiva año t)*100	1,42	6,43	22,08
<ul style="list-style-type: none"> • Otros 	(N° de otros retiros año t/ Dotación efectiva año t)*100	5,0	0	0
Razón o Tasa de rotación	N° de funcionarios ingresados año t/ N° de funcionarios en egreso año t) *100	120	110	109,09
Grado de Movilidad en el servicio				
Porcentaje de funcionarios de planta ascendidos respecto de la Planta Efectiva de Personal.	(N° de Funcionarios Ascendidos) / (N° de funcionarios de la Planta Efectiva)*100	7,22	2,43	33,65
Grado de Movilidad en el servicio				
Porcentaje de funcionarios a contrata recontractados en grado superior respecto del N° de funcionarios a contrata Efectiva.	(N° de funcionarios recontractados en grado superior, año t)/(Contrata Efectiva año t)*100	6,02	24,13	400,83

23 La información corresponde al período Junio 2001-Mayo 2002 y Junio 2002-Mayo 2003, exceptuando los indicadores relativos a capacitación y evaluación del desempeño en que el período considerado es Enero 2002-Diciembre 2002 y Enero 2003-Diciembre 2003.

24 El avance corresponde a un índice con una base 100, de tal forma que un valor mayor a 100 indica mejoramiento, un valor menor a 100 corresponde a un deterioro de la gestión y un valor igual a 100 muestra que la situación se mantiene. Para calcular este avance es necesario, previamente, determinar el sentido de los indicadores en ascendente o descendente. El indicador es ascendente cuando mejora la gestión a medida que el valor del indicador aumenta y es descendente cuando mejora el desempeño a medida que el valor del indicador disminuye.

Indicadores	Fórmula de Cálculo	Resultados ²³		Avance ²⁴
		2002	2003	
Capacitación y Perfeccionamiento del Personal				
Porcentaje de Funcionarios Capacitados en el año respecto de la Dotación efectiva.	$(\text{N}^\circ \text{ funcionarios Capacitados año t} / \text{Dotación efectiva año t}) * 100$	81,6	100	122,55
Porcentaje de becas ²⁵ otorgadas respecto a la Dotación Efectiva.	$\text{N}^\circ \text{ de becas otorgadas año t} / \text{Dotación efectiva año t} * 100$	0	0	0
Promedio anual de horas contratadas para capacitación por funcionario.	$(\text{N}^\circ \text{ de horas contratadas para Capacitación año t} / \text{N}^\circ \text{ de funcionarios capacitados año t})$	41,76	14,97	35,84
Grado de Extensión de la Jornada				
Promedio mensual de horas extraordinarias realizadas por funcionario.	$(\text{N}^\circ \text{ de horas extraordinarias diurnas y nocturnas año t} / 12) / \text{Dotación efectiva año t}$	5,69	6,91	121,44
✓ Evaluación del Desempeño ²⁶ Distribución del personal de acuerdo a los resultados de las calificaciones del personal.	Lista 1 % de Funcionarios	100	100	100
	Lista 2 % de Funcionarios	-	-	-
	Lista 3 % de Funcionarios	-	-	-
	Lista 4 % de Funcionarios	-	-	-

25 Considera las becas para estudios de pregrado, postgrado y/u otras especialidades.

26 Esta información se obtiene de los resultados de los procesos de evaluación de los años correspondientes.